Duminicile unui nesportiv

AUTOMOBILUL

Citind anchetele și statisticile despre patima automobilistică a zilelor noastre îți pui firesc întrebarea : cîți ani vor trece pînă cînd vor fi mai multe mașini decît șosele, mai multe turisme, limuzine și camioane decît străzi, piețe și garaje ? Pentru că locurile de parcare sînt, de pe acum, neîndestulătoare pentru traficul din marile orașe ! Astă toamnă, la Hamburg, un prieten m-a plimbat o jumătate de oră, la ceasul domol de seară, cînd dorul de taifasul post-cotidian se îngemănează firesc cu foamea, spre a putea afla un locșor de cîțiva metri pătrați pentru Mercedesul său. Îmi spunea între timp, nu fără amărăciune, că un om modern pierde, în medie, două sau trei ore la zi din tot mai scurta zi a civilizației mecanice, cu parcarea mașinii, cu tălăzuirea în coloanele nesfîrșite de automobile de pe bulevarde, cu așteptarea la stopuri și, în fine, cu scoaterea Pegasului pe patru roți cauciucate dintre mașinile care îi barează ieșirea și la dreapta, și la stînga, și în față, și în spate. Era convins că, peste puțin timp, se va reglementa prin ordonanță inapelabilă modul de circulație al autovehiculelor : luni, miercuri și vineri vor putea ieși doar mașinile cu terminația numărului fără soț, marți joi și sîmbătă cele cu soț, duminica numai turismele, dimineața, pînă la anumită oră, doar camioanele, și așa mai departe.

Complicată treabă, după cum se vede, care dă de furcă multor minți preocupate de viitorul automobilismului în lume ! Complicațiile însă nu l-au înspăimîntat nicîdată pe om, ba l-au tentat chiar să le vină de hac. Ce sînt viaductele și șoselele sau străzile aeriene, care se întretaie, se suprapun și se încrucișează, tunelurile pe sub brațele de mare sau albia fluviilor, locurile de parcare la etajele blocurilor, unde se ajunge cu ascensoare gigantice sau pe culoare în spirală, decît un astfel de „hac" al minții noastre iscoditoare și născocitoare ?

Automobilul e o necesitate a vieții moderne și, ca atare, pune probleme ce se vor rezolvate. Dar automobilismul mai este și o pasiune. Să străbați drumuri întinse, printre coline frezate de verdeață, pe lîngă holde bălțate de stacojiul macilor, de-a lungul betelei sclipitoare a rîurilor ! Să treci prin pașnice așezări rurale și prin freamătul orașelor ce-și schimbă fizionomia de la o lună la alta, poposind într-o margine de pădure sau la un izvor cu apă cristalină, unde grija unor oameni anonimi, sîrguincioși întreținători de drumuri și șosele, a plantat cîte o bancă, două, cu masă din lemn de brad sub o streașină de umbrar ! Să înghiți kilometru după kilometru și să faci din zece o sută într-o oră, e o bucurie nu numai a simțului nostru dornic de a stăpîni universul fizic, dar e și o încîntare a ochilor, a sufletului care regăsește natura vegetală și minerală, pămîntul cu sinuozitățile, culorile, parfumurile, adierile lui.

Am fost și eu, deunăzi, într-un adevărat raliu, de la București pînă la Pont, într-o mașină care zumzăia și zbura pe șosea, bănuiesc cu o viteză nereglementară, însă nu simțeam nici teamă, nici vreo indignare, nefiind agent de circulație, ci călător ce se complace cu drumul și cu scurtarea distanțelor geografice, o dată ce timpul e tot mai scurt, lumea mare, și trebuie văzut, cunoscut, îmbrățișat din ea cît mai mult, pentru ca pe retină să se întipărească tot, tot, și să ne putem bucura de frumusețile în veșnică mișcare ale neasemuitei noastre Terra.

Automobilul e un mijloc cum nu se poate mai potrivit pentru a cuprinde toate cîte ne înconjoară în grădina cu minuni a lumii !

George SBÂRCEA

Tot pe drum, pe drum, pe drum

COMPETIȚIILE SPORTIVE SÎNT NECESARE ORICĂRUI CONSTRUCTOR DE AUTOMOBILE

Interviu cu ing. GHEORGHE OPREA, adjunct al ministrului industriei construcțiilor de mașini

Intrarea în funcțiune a primei noastre uzine de autoturisme, organizarea unor competiții automobilistice interne, participarea echipajelor românești la raliuri internaționale au adus în actualitate cîteva probleme de interes general, pe care le-am supus atenției ing. GHEORGHE OPREA, adjunct al ministrului industriei construcțiilor de mașini. Iată răspunsurile primite de la interlocutorul nostru.

— Considerați necesară crearea de mijloace care să faciliteze popularizarea noilor automobile românești și să sprijine, în același timp, progresul tehnic în construcția autohtonă de mașini ? În cazul răspunsului afirmativ, considerați că participarea noilor automobile românești în competițiile interne și internaționale reprezintă o soluție ?

— Este un fapt dovedit că mijloacele de popularizare a unui produs sînt căutate de orice producător pentru a face multilateral cunoscut, pentru a demonstra în fața tuturor calitățile produsului său, în sfîrșit pentru a obține și pe această cale elemente noi în vederea ameliorării continue a produsului respectiv. În cazul constructorilor de automobile, un mijloc de popularizare intens folosit în întreaga lume îl reprezintă competițiile sportive. Participarea autoturismelor de serie, eventual cu mici modificări admise de regulamentele naționale și internaționale, este de mult o practică obișnuită la firmele constructoare, urmărindu-se desigur și efecte publicitare, dar mai ales comportarea automobilului în condiții de solicitări foarte mari și de lungă durată.

Avînd în vedere obligativitatea producătorului de a menține și ridica permanent nivelul calitativ și performanțele produselor sale, am considerat că este bine ca și tînăra uzină de autoturisme de la Pitești să prezinte în competițiile sportive interne autoturismul Dacia 1100, în primul rînd în scopul confirmării performanțelor și durabilității lui. Doresc însă să precizez un lucru important : Dacia 1100 este un vehicul de serie, cu performanțe la nivelul realizărilor similare străine, din grupa mașinilor cu o cilindree în jurul a 1 litru, destinat utilizării de către populație, fără modificări speciale în vederea participării la competițiile sportive. Din acest motiv, victoria automobilului respectiv într-o întrecere de regularitate și anduranță, în clasa de cilindree la care participă sau în clasamentul pe echipe, poate fi considerată ca o adevărată reușită. Cu alte cuvinte, trebuie să se știe de la început că autoturismul de serie Dacia 1100, condus de piloți buni, poate învinge alte automobile de serie, nemodificate și de cilindree apropiată, clasîndu-se chiar pe primul loc în categoria sa. El are însă mai puține șanse de a ocupa un loc fruntaș în clasamentul general individual, datorită prezenței la startul întrecerilor a unor automobile cu cilindree mai mare sau special pregătite pentru competiții.

— Vom avea prilejul să vedem și în viitor mașini Dacia 1100 care să participe la competițiile sportive de viteză sau de regularitate ?

— Ați remarcat desigur faptul că trei echipaje ale uzinei din Pitești sînt prezente încă de la început — cu rezultate după părerea noastră meritorii — în campionatul național de raliuri (de altfel, această competiție este patronată de însăși uzina pitești eană). Așa cum spuneam mai înainte, nu trebuie să ne așteptăm ca echipajele respective să obțină rezultate spectaculoase. Sîntem convinși că un succes important pentru ele îl constituie chiar și simpla terminare a parcursului fără penalizări. Multe firme producătoare de automobile din străinătate, cu stagii vechi în sportul automobilistic, participă la diferite raliuri internaționale avînd ca obiectiv principal nimic altceva decît încheierea cursei, cu cît mai puține puncte de penalizare, a echipelor lor oficiale.

Fără îndoială, vom continua și pe viitor să înscriem echipaje cu automobile Dacia în competițiile sportive. Studiem, de asemenea, posibilitatea ridicării, prin unele modificări constructive, a nivelului performanțelor unor loturi de astfel de autoturisme, în așa fel încît ele să poată obține succese mai spectaculoase în întrecerile la care iau parte. Pentru o astfel de acțiune vom folosi atît propria noastră experiență acumulată pînă acum în activitatea competițională cu vehicule de serie cît și, eventual, bogata experiență a firmei Renault, cu care colaborăm în realizarea fabricației de autoturisme.

Sîntem convinși că aceste măsuri ne vor permite să verificăm comportarea autoturismelor noastre în condiții mult mai severe și complexe decît le permite o exploatare obișnuită, că din activitatea sportivă desfășurată vom putea desprinde noi învățăminte pentru creșterea siguranței, confortului și durabilității mașinilor pe care le fabricăm.

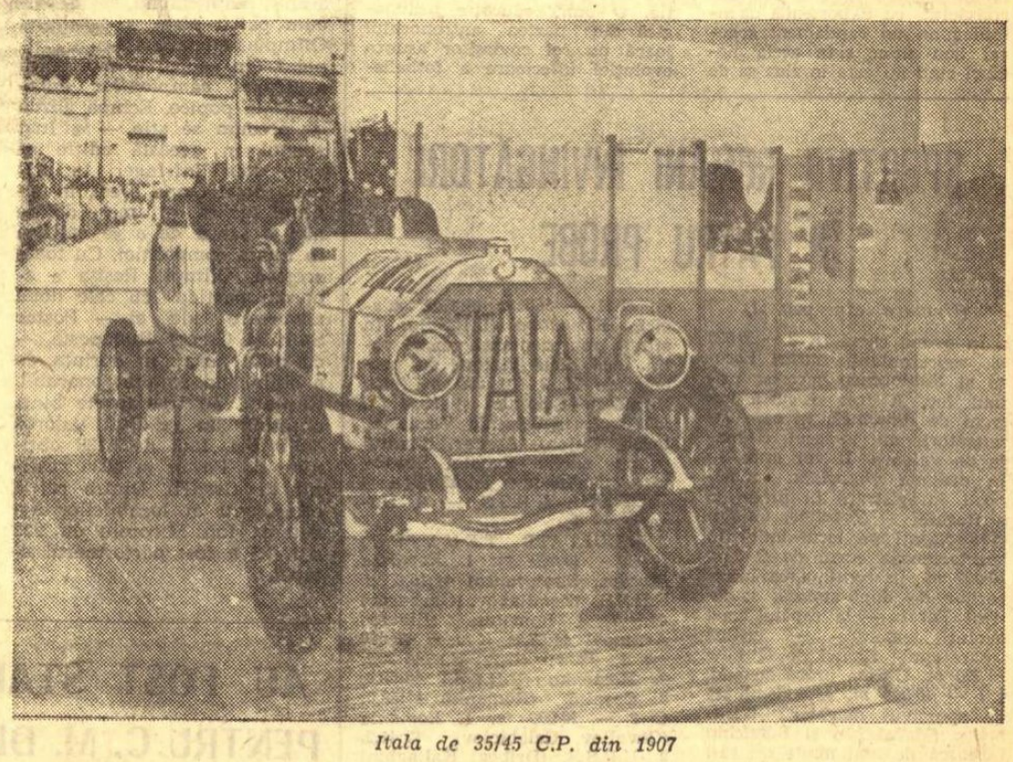
— Majoritatea uzinelor de automobile de peste hotare posedă secții de curse. Întrevedeți crearea unei astfel de secții pe lîngă noua uzină de la Pitești ?

— Activitatea competițională începută o dorim susținută și extinsă treptat și la alte genuri de întreceri, astfel ca pe măsura creșterii experienței colectivului de piloți, ingineri și tehnicieni ai uzinei de la Pitești să avem întrunite toate condițiile pentru înființarea unei adevărate secții de curse. Subliniez că îndeplinirea acestei dorințe nu este simplă, avînd în vedere că principala preocupare a noii noastre întreprinderi, pe o perioadă de cîțiva ani de acum încolo, va fi îndreptată spre intrarea în funcțiune a unor capacități de producție care să permită realizarea integrală în țară a autoturismelor.

— Apreciați că ar fi necesară construirea unui autodrom modern, care să fie folosit atît pentru întrecerile sportive cît și pentru testarea mașinilor ?

— Construirea unui autodrom modern reprezintă o inițiativă meritorie a Automobil Clubului Român. O asemenea bază ar contribui în mod eficient la popularizarea sportului automobilistic în țara noastră și ar permite desfășurarea unei largi activități pentru formarea și creșterea măiestriei sportive a piloților români. Ne gîndim că, în cadrul acestui autodrom, s-ar putea amenaja și o zonă specială în vederea școlarizării și perfecționării conducătorilor auto amatori, care nu urmăresc să devină neapărat piloți de competiție. Bine concepută, cu programe variate, bazată pe entuziasmul și competența unor instructori de înaltă calificare, activitatea de pe lîngă autodromul respectiv ar putea aduce reale servicii în opera importantă și absolut necesară de creștere a siguranței circulației rutiere.

Dumitru LAZAR



O relație de interdependență:

SPORT – UZINA DE AUTOMOBILE

Interviul nostru cu dr. GIOVANNI AGNELLI, președintele uzinelor FIAT din Torino

Torinezii obișnuiesc să spună că din anii ultimelor șapte decenii, uzinele Fiat și orașul Torino cresc împreună. De atunci, de la 1 iulie 1899, cînd Giovanni Agnelli (1864—1945) a întemeiat, cu perseverența sa piemonteză, „fabrica cu o sută de brațe putere", au trecut șaptezeci de ani, și astăzi, „marca fabricii depusă" nu e numai o emblemă comercială ci însăși efigia unei familii : Edoardo Agnelli (1892—1935) mai tîrziu, și — apoi dr. Giovanni Agnelli, azi, se înscriu în continuitatea familiei la conducerea uzinelor. Preluînd firul început de bunic, dr. Giovanni Agnelli continuă să producă azi automobile cărora, în pas cu vremea, le-a adăugat tractoare, avioane și locomotive.

Solicitat pentru un dialog în problemele automobilului, **doctorul GIOVANNI AGNELLI**, personalitate de mari dimensiuni în aria automobilismului mondial, ne-a înfățișat o seamă de aspecte și posibilități dintre care reținem unele esențiale pe care le redăm în cadrul interviului de față.

— Mai întîi, o problemă de ordin economic. Continua dezvoltare a industriei automobiliste în lume nu va crea o criză de supra-producție atunci cînd se va ajunge la o lipsă de absorbție a producției înșăși ?

— Întrebarea e firească. Vă rog să credeți că și noi ne-am pus **problema și, se-nțelege, am analizat-o cu meticulozitate sub toate aspectele ei. După părerea mea, cred că expansiunea automobilismului va avea două rezultate fundamentale în viitor : supra-aglomerarea în țările cu o înaltă densitate în producție și difuziunea, în continuă creștere, în țările azi în curs de dezvoltare.**

Pornind de aci, trebuie să relev că cele două situații vor determina, evident, atît progrese cît și inițiative în domeniul construcțiilor de automobile, influențînd însăși conținutul și contururile pieței internaționale în specialitate. Totodată, trebuie să reținem că problema determină continua competiție pentru ameliorarea tehnică, pentru aspectul și pentru mereu alte atribute, tot mai afirmate, ale automobilelor produse, competiție în care se angajează producătorii de pretutindeni.

— Socotiți automobilul un mijloc, un scop, un lux, sau îl apreciați că se integrează în complementele moderne, firești destinate omului zilelor noastre, în ceea ce privește confortul profesiunii și mijloacele pe care i le oferă ?

— Dacă în trecut automobilul trecea drept un lux hărăzit omului instărit, el a devenit azi unul dintre instrumentele de neînlocuit în muncă și în relațiile umane ; ba, aș sublinia chiar, elementul propulsor al celor mai evoluate sisteme economice.

Vedeți, început ca o dibuire tehnică și o afirmare a ingeniozității și temerității omenești pe acest pămînt al minunăților noastre, automobilul a fost considerat la debut și chiar multe decenii mai tîrziu, produsul unei experiențe sportive.

Și încet, mentalitatea omenirii evoluînd în rețeaua de prefaceri aduse de însăși promovarea sistemelor de viață, de maturizare a tehnicității și de concretizare a formelor economice, așa-zisul divertisment sportiv din funcțiile automobilului a devenit o autentică realitate social-economică.

Automobilul și-a cîștigat definitiv, deplin și inamovibil locul în viața omului, în cea a angrenajelor economice, în însăși desfășurarea giganticului mecanism al unei civilizații : cea a erei noastre.

Simultan, încercările tehnice, făcute cu temeritate și voluntariat inerente sportivului care se dăruiește încercărilor sale de exercițiu curent ca și cele de performanță, de record, au păstrat caracter de exercițiu sportiv.

Desigur, masele sînt înclinate să vadă, să primească și să aclame orice demonstrație excepțională față de mișcarea de fiecare zi a omului, a societății, și cum automobilul înseamnă mișcare și viteză, două atribute legate de ingeniozitate și temeritate, desigur că de aici se naște însuși spiritul competitiv care animă verificările în producție și oferă maselor din întreaga lume un vast material ce le întreține curiozitatea, interesul și participarea mentală la tot ce e legat de aceste întreceri.

Osebit, automobilul e un activ factor de propagare a sportului și de manifestări sportive în adevăratul sens al noțiunii. E atît de duios și de amuzant să urmărești descrierea primelor curse de automobile pe drum deschis și pe circuit închis, organizate în începuturile automobilismului, încît, zău, îți dai seama că automobilul a apărut în viața omului, nu numai pentru a-l ajuta să-și ridice nivelul de viață ei și pentru a i-o înfrumuseța, prin izbutiri care puneau la încercare adaptarea omului la tehnica nouă și chiar bărbăția lui.

Într-o relație de continuă conlucrare, — în care nu se manifestă de fel eterogenia scopurilor, — sportul ajută în mod activ producția și ameliorările tehnice ale construcției de automobile, iar acestea contribuie la întreținerea unui însemnat specific din domeniul sportului, pe care-l promovează spre limite mereu mai ridicate, în continuă creștere.

Și în producție ca și în sport, automobilismul se dezvoltă pe capacitatea creatoare a omului, pe virtuțile lui înnăscute și continuu afirmate și pe strădania unor rezultate mereu mai bune.

— Desigur, că există, desprinsă de ansamblul economiei construcțiilor de mașini, o concepție proprie fiecărui producător. Ce ne puteți spune despre concepția Fiat pentru economia automobilului de azi și a celui de mîine ?

- Așa după cum bine ați remarcat, noi considerăm automobilul drept unul dintre mijloacele cele mai eficiente de progres și de libertate a omului, pe drumul apropierii popoarelor, și deci a cunoașterii lor reciproce și intensive. Fiat a cheltuit energie și efort într-o acțiune susținută în timp pentru a asigura baze temeinice problemei precum și orizonturi tot mai largi aplicației ei practice, pentru o difuzare cît mai populară a automobilelor sale. În acest fel, uzinele pe care le prezidez și-au adaptat producția la diferite perioade cu necesitatea lor, ținînd, bineînțeles, seamă de imperativele sociale, de conjuncturile economice în curs de desfășurare, pentru definirea caracteristicilor autovehiculelor sale și a regimului de prețuri aferente, după următoarele criterii de bază : mașini economice, mașini rapide, mașini rezistente.

Vă rog să credeți că nu e o formulă de promovare a unor obiective economice noi ci numai satisfacerea unor năzuințe a căror împlinire nu rămîne niciodată în afara sferei noastre de satisfacții, de bucurii depline — să le spunem oare chiar astfel ? — ca constructori ce urmărim și rodnicia muncii și, evident, ca oameni ce avem dreptul la satisfacțiile morale pe care ți le oferă izbuțirile neconsemnate de rubricile contabile ale cifrelor financiare. Ele, aceste victorii morale, se înscriu direct și cu mîndrie în palmaresul victoriilor noastre.

Și aici e cazul să afirm că Fiat s-a preocupat nu numai de producțiile directe, proprii, ci și de cooperări internaționale consacrate prin acorduri pe bază de licențe tehnice.

— Și în sfîrșit, poate că ne vorbiți despre relația practică a problemei : automobilist — omul pieton.

— Problema primește aspecte inedite : omul-pieton tinde să devină automobilist. E năzuința firească a oricărui om și e tendința noastră, a producătorilor : fiecare om cu mașina lui.

În lume circulă azi atîtea automobile încît statisticienii își schimbă cifrele de la o zi la alta. Și totuși, sînt atît de puține, dacă raportăm problema la întregul glob pămîntesc.

V. FIROIU

ÎN VIZITĂ LA STRĂMOȘII AUTOMOBILULUI

De cum intri în Torino, săgeți galbene — cunoscute în Italia ca indicatoare ale punctelor importante de interes turistic — îți arată drumul pe care poți ajunge la „Museo dell'automobile". Îl afli ușor, undeva pe malul sting al Padului, într-o clădire mare, impunătoare, cu două etaje. Intri în sălile acesteia — spațioase, luminoase — și pe mozaicul lustruit te afli față în față cu... strămoșii automobilului de astăzi. Le trădează vîrsta înaintată doar forma. Fiindcă altfel, după culorile diferite în care sînt vopsite sau părțile metalice frumos nichelate, fiecare pare un adevărat „Făt Frumos". Dar să vi-i prezentăm :

AUTOMOBIL = TRĂSURA + MOTOR

Ajungem la această concluzie după ce vedem cîteva din primele automobile prezentate în expoziție : un Benz din 1892, un Leon Bollée din 1896 și un Fiat din 1899. Ca formă, ne aflăm de fapt în fața unor trăsuri, dotate cu motoare plasate în spate sau chiar dedesubt. Bineînțeles toate trei, ca de altfel multe altele apărute în anii următori, n-au o formă plăcută, sînt încărcate (cu motoarele și rezervoarele puse vizibil) și, de ce n-am spune-o, caraghioase. O asemenea formă întîlnim pînă aproape de 1910. Un Legnano (1908) are motorul pus într-un învelîș care poate fi asemuit cu un veritabil butoi de tablă. La fel de „arătoase" sînt o serie de alte automobile ca : Ceirano (1901), Fiat (1903 și 1905), Peugeot (1905) ș.a.

Referindu-ne la ceea ce caracterizează aceste prime automobile — atît în ceea ce privește părțile mecanice cît și caroseriile — putem aminti de : *roți* din lemn, obișnuite, de trăsură sau groase de cauciuc (mai tîrziu) dar cu spițe ; *lanț* — ca la bicicletă sau motocicletă — cu care motorul acționa roțile ; *capotă* obișnuită de trăsură (care se putea lăsa jos după dorință) sau la mașinile mai luxoase, adevărate baldachine ; *volanul* cocoțat undeva sus, „la dispoziția" conducătorului aflat după obiceiul vremii pe capră ; nu lipsesc obișnuitele *felinare* din părți pe care le aveau trăsurile. Pe lîngă acestea însă aproape toate au în față cîte... 3 *faruri* (cerute de noua viteză !) ; *claxoane* mari, din metal, acționate prin sfere de cauciuc (la un Fiat din 1908, sfera este lîngă conducător, iar corpul metalic, din ce în ce mai gros spre partea care emite sunetul, este... lung de 2 m). „Bătrînul" expoziției poate fi numit Bordino (1854), foarte mare, înalt, de culoare roșie. În față, pe capră, locul șoferului, la mijloc loc pentru călători, în spate motorul cu un coș impresionant ca de locomotivă și alături un scăunel pentru mecanic.

Primele automobile din lume erau, bineînțeles, scumpe și de aceea ele au aparținut familiilor foarte bogate. Ceea ce reiese clar din faptul că multe din piesele expuse sînt donații ale unor conți, principi, ducese.

„VEDETE" ÎNTRE STRĂMOȘI

Parcurgînd sălile muzeului întîlnești diferite tipuri de mașini produse de-a lungul anilor : Benz (1898), Isota Fraschini (1911), Renault (1910), Adler (1912), Delage (1913), Rolls Royce (1913), Ford (1916, 1928, 1936), Lancia (1922), Alfa Romeo (1929), Hispano Suiza (1935), Mercedes Benz (1936) — plecînd de la trăsura cu motor și terminînd cu cîteva tipuri moderne, aerodinamice, succese ale creației omului : Jaguar, Ferrari, Ford ș.a.

Adevărate „vedete" ale acestei interesante expoziții rămîn însă două automobile. Primul este un Renault produs în 1899. O mașină mică, de culoare roșie, cu două locuri, avînd în spate un portbagaj din împletitură. Protagonistă a unor importante curse de automobile organizate în Europa în vremea sa, are un palmares impresionant : *„Încununată de glorie. A ieșit victorioasă în toate cursele la care a participat"* Vestită este și Itala din 1907 care a reușit o performanță de răsunet în acele timpuri : a mers de la Paris la Pekin. Ca o mărturie, în spatele ei, pe un perete, se găsește o fotografie mare în care o recunoaștem trecînd pe sub o poartă din Pekin, înconjurată de o mulțime de chinezi.

DRUM PRESĂRAT CU GAROAFE ROȘII

Industria automobilului s-a dezvoltat rapid. Primele mașini, apărute în urmă cu 80—100 de ani, te fac să zîmbești îngăduitor cînd le privești. Din mitor de repede s-a ajuns la forme aerodinamice, la motoare puternice, la performanțe de necrezut. S-a ajuns, dar...

Într-o sală, evident mai mică, exponatele trădează dorința organizatorilor de a aduce un omagiu unor ași ai volanului, unor mari campioni ai Italiei. În niște vitrine mari se pot vedea o serie de articole de sport, obiecte care au aparținut unor sportivi morți între 1920—1960 în curse de viteză sau încercări. Un omagiu adus celor care cu prețul vieții lor au contribuit la dezvoltarea industriei de automobile italiene. Găsim aici obiecte ale celor care au încetat din viață în urma unor groaznice accidente de automobil, în general obiecte pe care le-au purtat pînă în ultima lor cursă : o cască de protecție, spartă, a lui *Giuseppe Campari*, ochelarii care i-au fost scoși de pe ochi lui *Luigi Fogioli* cu cîteva minute înainte de a muri, mănușile lui *Felice Bonetto*, tricoul sfîșiat al lui *Eugenio Castellotti*, casca celebrului *Lorenzo Bandini*, sau casca zdrobită de pietre care n-a putut salva viața lui *Luigi Musso*.

Vizitatorii se opresc emoționați în fața acestor obiecte, păstrînd spontan clipe de reculegere în memoria acestor mari sportivi. Automobilul a mers rapid spre perfecțiune călcînd adeseori în drumul său peste morminte proaspete acoperite cu garoafe roșii.

Modesto FERARINI

Itala de 35/45 C.P. din 1907

Noutăți la „DACIA"

12 LA SUTĂ PIESE ROMÂNEȘTI

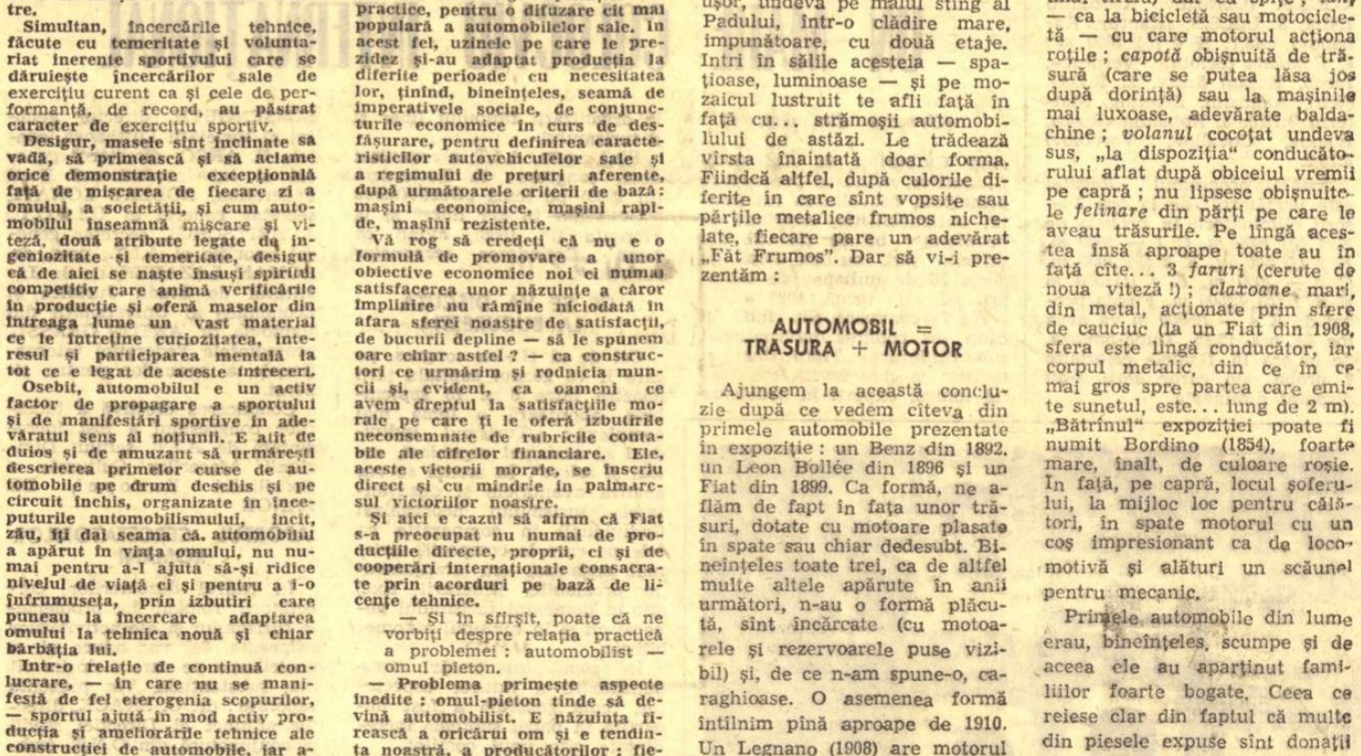
La realizarea autoturismului „Dacia 1100" colaborează numeroase întreprinderi din țara noastră. Ing. Gh. Copăescu, adjunctul șefului serviciului de pregătire a fabricației din uzina de la Pitești, ne-a spus că la ora actuală circa 12 la sută din valoarea unei mașini reprezintă piese românești. Iată care sînt aceste piese (în paranteză, întreprinderile unde se fabrică) :

● *Bateriile* („Acumulatorul" — București) ● *Anvelopele* („Victoria" — Florești) ● *Radiatoarele* (Fabrica de cabluri și radiatoare — Brașov) ● *Bujiile* („Triumf" — Cluj) ● *Geamurile laterale* (Fabrica de geamuri plane — Mediaș) ● *Diferite piese din material sintetic* (Uzina de prelucrare a maselor plastice — București) ● *Resoarte suspensie și coliere* (Uzina piese auto — Sibiu) ● *Trusa de scule* (Întreprinderea de unelte și scule — Brașov) ● *Diferite piese din cauciuc* („Tehnica nouă" — București) ● *Parasolare* ● *Ornamente roți* ● *Cricuri* ● *Diferite coliere* (toate la „E.M.B.O." — Oradea) ● *Materiale P.V.C. pentru căptușirea interioară a caroseriei* („Victoria" — Timișoara).

În prezent, sînt în curs de omologare, pentru trimestrul următor, și alte piese : ● *Armăturile pentru scaunele din față* (Întreprinderea de industrie locală — Brașov) ● *Pernele pentru scaune* („Victoria" — Timișoara).

Pînă la sfîrșitul anului, se va ajunge la un procent de 15 la sută piese românești din valoarea unei mașini. Aceasta este, de fapt, și limita acordului de colaborare stabilit inițial cu partenerul francez (Regia Națională Renault). Posibilitățile de asimilare a pieselor românești, ne-a spus ing. Gh. Copăescu, sînt mult mai mari. Ele vor fi folosite însă pe deplin pentru fabricarea viitoarelor tipuri de autoturisme.

Anul acesta, uzina din Pitești va livra comerțului peste 12 000 de autoturisme „DACIA 1100". Mașina se va fabrica în continuare și în anul viitor, paralel cu un nou tip de automobil, al cărui prototip a și trecut toate probele de verificări. Noul model va fi realizat în mai multe variante : berlină, break etc. *(S.D.)*



Jacques Henri Lartigue : Grand Prix 1912 (din expoziția internațională „Photokina"-Köln)